

(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局



(43) 国際公開日
2006年5月26日 (26.05.2006)

PCT

(10) 国際公開番号
WO 2006/054744 A1

(51) 国際特許分類:

B60W 40/06 (2006.01) B60R 16/02 (2006.01)
B60C 23/02 (2006.01)

(21) 国際出願番号:

PCT/JP2005/021368

(22) 国際出願日:

2005年11月21日 (21.11.2005)

(25) 国際出願の言語:

日本語

(26) 国際公開の言語:

日本語

(30) 優先権データ:

特願 2004-335767
2004年11月19日 (19.11.2004) JP

(71) 出願人(米国を除く全ての指定国について): 横浜ゴム株式会社 (THE YOKOHAMA RUBBER CO., LTD.) [JP/JP]; 〒1058685 東京都港区新橋五丁目36番11号 Tokyo (JP).

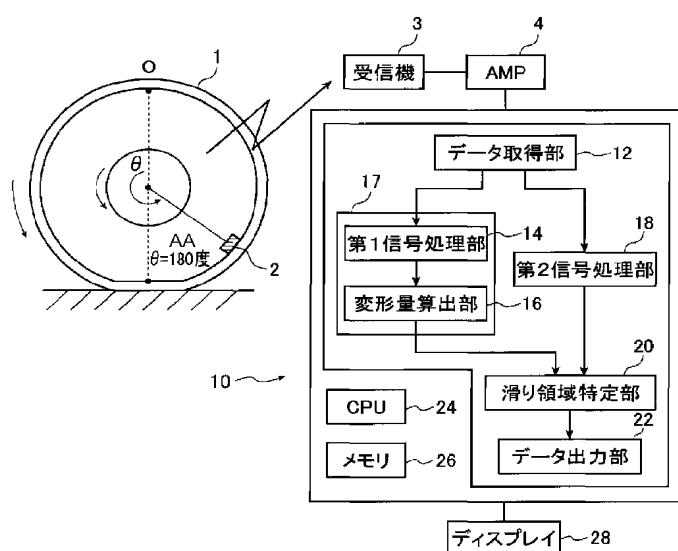
(72) 発明者; および

(75) 発明者/出願人(米国についてのみ): 松田淳 (MATSUDA, Jun) [JP/JP]; 〒2548601 神奈川県平塚市追分2番1号 横浜ゴム株式会社 平塚製造所内 Kanagawa (JP). 北崎剛史 (KITAZAKI, Tsuyoshi) [JP/JP]; 〒2548601 神奈川県平塚市追分2番1号 横浜ゴム株式会社 平塚製造所内 Kanagawa (JP). 宮下直士 (MIYASHITA, Naoshi) [JP/JP]; 〒2548601 神奈川県平塚市追分2番1号 横浜ゴム株式会社 平塚製造所内 Kanagawa (JP). 橋村嘉章 (HASHIMURA, Yoshiaki) [JP/JP]; 〒2548601 神奈川県平塚市追分2番1号 横浜ゴム株式会社 平塚製造所内 Kanagawa (JP). 服部泰 (HATTORI, Yutaka) [JP/JP]; 〒2548601 神奈川県平塚市追分2番1号 横浜ゴム株式会社 平塚製造所内 Kanagawa (JP).

/ 続葉有 /

(54) Title: TIRE SLIPPING STATE DETECTING METHOD AND TIRE SLIPPING STATE DETECTING DEVICE

(54) 発明の名称: タイヤ滑り状態検出方法及びタイヤ滑り状態検出装置



AA... $\theta=180$ DEGREES

3... RECEIVER

12... DATA ACQUIRING SECTION

14... FIRST SIGNAL PROCESSING SECTION

18... SECOND SIGNAL PROCESSING SECTION

16... DEFORMATION AMOUNT CALCULATING SECTION

20... SLIP AREA DETERMINING SECTION

22... DATA OUTPUT SECTION

26... MEMORY

28... DISPLAY

(57) Abstract: To detect the slipping state at the ground contact area of a tire rolling on a road surface, the measurement data on the acceleration at the tread portion of the tire only in the radial direction or in the radial and circumferential directions of the tire over at least one turn of the tire is acquired as a first data set, and the measurement data in the width direction of the tire is acquired as a second data set. The time-series data on the acceleration due to deformation of the tire is extracted from the acquired first data set. The time-series data on the acceleration is subjected to second-order time integration to obtain displacement data. Thereby, the amount deformation of the tread portion of the tire is calculated, and the ground contact area of the rolling tire is determined from the calculated amount of deformation. The slip area within the determined ground contact area is determined on the basis of the vibration level of the second data from the second data.

(57) 要約: 路面上をタイヤが転動する際の、タイヤの接地領域における滑り状態を検出する際、まず、転動中のタイヤのトレッド部における、少なくともタイヤ回転1周分の加速度の計測データであって、タイヤのラジアル方向の計測データのみ、又はラジアル方向と周方向の計測データを第1のデータとして、タイヤの幅方向の計測データを第2のデータとしてそれぞれ取得する。次に、取得した第1のデータから、タイヤの変形に基づく加速度の時系列データを抽出するとともに、タイヤの変形に基づく加速度の時系列データに対して2階の時間積分を行って変位データを求めるこにより、タイヤのトレッド部における変形量を算出し、算出した変形量からタイヤの転動中の接地領域を特定する。次に、特定された接地領域内において、第2のデータより、第2のデータの振動レベル

/ 続葉有 /

WO 2006/054744 A1



(74) 代理人: 渡辺 望穂, 外(WATANABE, Mochitoshi et al.); 〒1010032 東京都千代田区岩本町2丁目12番5号 早川トナカイビル3階 Tokyo (JP).

(81) 指定国(表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, LY, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(84) 指定国(表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:
— 國際調査報告書

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

明 細 書

タイヤ滑り状態検出方法及びタイヤ滑り状態検出装置

技術分野

[0001] 本発明は、路面上をタイヤが転動する際の、タイヤの接地領域における滑り状態を検出するタイヤ滑り状態検出方法及びこの方法を実施する装置に関する。

背景技術

[0002] 車両の旋回時、スリップ角度の付いたタイヤのトレッド部は、路面に対して部分的に滑る。すなわち、スリップ角度の付いたタイヤのトレッド部の接地領域には、トレッド部が路面と凝着する領域(凝着領域)とトレッド部が路面に対して滑る領域(滑り領域)が混在する。そして、スリップ角度が大きくなるに従い、凝着領域は狭く上記滑り領域は広くなり、最終的にタイヤの接地領域全体が滑り領域となってタイヤ全体が路面に対して横滑りを行う挙動(横滑り挙動)を呈する。

[0003] 一般に、横滑り挙動は、車両のドライバにとって感知が難しく、しかも横滑り挙動が一旦生じると横滑り挙動を抑制して操舵を制御可能に復帰させることは難しい。このため、車両は操舵制御不能に陥り、最終的に衝突事故を起こす場合が多い。

このような問題に対して、従来からアンチロックブレーキシステム(ABS)の制御システムが車両に搭載されて、横滑りを未然に防止することが行われてきた。例えば、ABSシステムでは、計測されたタイヤの転動速度や走行速度を用いてタイヤのスリップ率を推定することにより、又車軸に作用する回転トルクの計測データに基づいて横滑りの挙動の発生を推定し、横滑り挙動が発生しないようにブレーキの制御が行われてきた。

[0004] しかし、これらの制御はタイヤ全体に作用する力や速度を計測することによって得られるものであるため、横滑り挙動の発生を常に精度高く推定できるとはいえないかった。特に、タイヤの接地領域内の滑り領域の情報に基づいて横滑り挙動の発生を推定することはできなかった。

[0005] 下記特許文献1～3では、加速度センサを取り付けて、転動中のタイヤの加速度の計測データを取得し、この取得した計測データからパワースペクトルや振動

スペクトルを求めて転動中の路面状態を推定する方法、またラジアル方向の加速度の計測データからトレッド部が路面に接触するタイミングを判定する方法等が開示されている。

しかし、特許文献1～3では、加速度の計測データを用いて路面状態を推定できるものの、この計測データから横滑り状態を検出することはできない。

[0006] 特許文献1:特開2002-340863号公報

特許文献2:特開2003-182476号公報

特許文献3:特表2002-511812号公報

発明の開示

発明が解決しようとする課題

[0007] そこで、本発明は、路面上をタイヤが転動する際の、タイヤの接地領域における滑り状態を検出するタイヤ滑り状態検出方法及びタイヤ滑り状態検出装置を提供することを目的とする。

課題を解決するための手段

[0008] 上記目的を達成するために、本発明は、路面上をタイヤが転動する際の、タイヤの接地領域における滑り状態を検出するタイヤ滑り状態検出方法であって、転動中のタイヤのトレッド部におけるタイヤの加速度の計測データのうち、タイヤのラジアル方向の計測データを少なくとも含む加速度の計測データを、少なくともタイヤ回転1周分取得する取得ステップと、取得したラジアル方向の計測データから、タイヤの変形に基づく加速度の時系列データを抽出するとともに、前記タイヤの変形に基づく加速度の時系列データに対して2階の時間積分を行って変位データを求めることにより、タイヤのトレッド部における変形量を算出し、算出した変形量から前記タイヤの転動中の接地領域を特定する接地領域特定ステップと、特定された前記接地領域内において、前記取得ステップで取得した加速度の計測データより、滑り領域を特定する滑り領域特定ステップと、を有することを特徴とするタイヤ滑り状態検出方法を提供する。

[0009] 前記滑り領域特定ステップにて滑り領域を特定する際に用いる加速度の計測データは、タイヤの幅方向の加速度データであることが好ましい。

前記滑り領域特定ステップでは、前記取得ステップで取得した加速度の計測データから所定の周波数範囲の高周波成分を取り出し、この高周波成分における振幅のレベルに基づいて前記滑り領域を特定することが好ましい。

その際、前記高周波成分の振幅のレベルが基準値を超える頻度が所定の頻度数を超えるとき、前記滑り領域と判定することが好ましい。

また、前記滑り領域特定ステップでは、前記接地領域に対する前記滑り領域の比率を算出して、滑り状態を数値化することが好ましい。

[0010] また、前記接地領域特定ステップでは、前記タイヤのトレッド部の周上の領域を、路面との接地領域を含む第1の領域とこれ以外の第2の領域とに分け、前記第2の領域において前記ラジアル方向の計測データを近似することにより、前記第1の領域と前記第2の領域で定められた第1の近似曲線を算出し、前記ラジアル方向の計測データからこの第1の近似曲線を差し引くことにより、前記第1の領域及び前記第2の領域におけるタイヤの変形量に基づく加速度の時系列データを抽出するステップと、前記タイヤのトレッド部の周上の領域を、路面との接地領域を含む第3の領域とこれ以外の第4の領域とに分け、前記第4の領域において前記変位データを近似することにより、前記第3の領域と前記第4の領域で定められた第2の近似曲線を算出し、前記変位データの波形からこの第2の近似曲線を差し引くことにより、タイヤの変形量を算出するステップと、を有することが好ましい。

その際、前記第1の近似曲線は、前記第2の領域中の前記ラジアル方向の計測データの複数個のデータ点を節点として用いて、前記第2の領域に加えて前記第1の領域における前記ラジアル方向の計測データを近似した曲線であることが好ましい。その際、前記第1の近似曲線は、前記第1の領域の前記時系列データと前記第2の領域の前記時系列データに重み係数を与えて算出したものであり、しかも、前記第1の領域の時系列データに比べて前記第2の領域の時系列データの重み係数を大きくして、前記第1の領域及び前記第2の領域における前記時系列データを近似した曲線であることが好ましい。前記第2の領域及び前記第4の領域は、前記タイヤの接地領域の中心位置を基準として周方向の角度の絶対値が少なくとも60度以上の領域であることが好ましい。

[0011] 前記第2の近似曲線は、前記第4の領域中の前記変位データの複数個のデータ点を節点とし、前記第4の領域に加えて前記第4の領域における変位データを近似した曲線であることが好ましい。前記第2の近似曲線は、前記第3の領域における変位データと前記第4の領域における変位データに重み係数を与えて最小二乗法により算出したものであり、しかも、前記第3の領域における変位データに比べて前記第4の領域における変位データの重み係数を大きくして、前記第3の領域及び前記第4の領域における前記変位データを近似した曲線であることが好ましい。

[0012] 前記加速度の計測データは、例えば、前記タイヤのトレッド部に加速度センサを配置して得られるデータである。前記加速度センサは、タイヤのトレッド部の周上に、複数個配置することができる。また、前記加速度センサは、タイヤのトレッド部に、幅方向に複数個配置することができる。

[0013] なお、前記接地領域の特定は、タイヤの変形に基づく加速度の時系列データが加速度0を横切る2つの位置を求め、この2つの位置をタイヤの接地領域の前端及び後端に対応する位置として行うことが好ましい。その際、前記接地領域の特定の際に用いられるタイヤの変形に基づく加速度の時系列データは、算出されたトレッド部の変形量を時間に関して2階微分して得られた加速度の時系列データであることが好ましい。

あるいは、前記変位データからタイヤの変形形状を求め、このタイヤの変形形状におけるタイヤの最下点からタイヤ上方向に所定の距離離れた直線を横切る位置をタイヤの接地領域の前端及び後端の位置として前記接地領域を特定することも同様に好ましい。

[0014] 本発明は、さらに、路面上をタイヤが転動する際の、タイヤの接地領域における滑り状態を検出するタイヤ滑り状態検出装置であって、転動中のタイヤのトレッド部におけるタイヤの加速度の計測データのうち、タイヤのラジアル方向の計測データを少なくとも含む加速度の計測データを、少なくともタイヤ回転1周分取得するデータ取得部と、取得したラジアル方向の計測データから、タイヤの変形に基づく加速度の時系列データを抽出するとともに、前記タイヤの変形に基づく加速度の時系列データに対して2階の時間積分を行って変位データを求めることにより、タイヤのトレッド部における

る変形量を算出し、算出した変形量から前記タイヤの転動中の接地領域を特定する接地領域特定部と、特定された前記接地領域内において、前記データ取得部で取得した前記加速度の計測データより、滑り領域を特定する滑り領域特定部と、を有することを特徴とするタイヤ滑り状態検出装置を提供する。

[0015] 前記滑り領域特定ステップにて滑り領域を特定する際に用いる加速度の計測データは、タイヤの幅方向の加速度データであることが好ましい。

発明の効果

[0016] 本発明では、タイヤのラジアル方向の加速度の計測データよりタイヤの接地領域を特定するので、この特定した領域を用いて、タイヤの加速度の計測データより接地領域内の滑り状態を効率よく特定することができる。

その際、取得したタイヤの加速度の計測データ、好ましくはタイヤの幅方向の加速度の計測データから所定の周波数範囲の高周波成分を取り出し、この高周波成分における振幅のレベルに基づいて滑り領域を特定するので、滑り領域の特定が精度良くできる。特に、高周波成分の振幅のレベルが基準値を超える頻度が所定の頻度数を超える場合、滑り領域と判定することにより、精度良くかつ効率的に滑り領域を特定することができる。

図面の簡単な説明

[0017] [図1]本発明のタイヤ滑り状態検出方法を実施する本発明のタイヤ滑り状態検出装置の一例を示すブロック図である。

[図2]本発明に係るタイヤ滑り状態検出方法の流れの一例を示すフローチャートである。

[図3](a)～(d)は、本発明のタイヤ滑り状態検出方法で得られる信号波形を示すグラフである。

[図4](a)～(c)は、本発明のタイヤ滑り状態検出方法で得られる信号波形を示すグラフである。

[図5](a)及び(b)は、本発明のタイヤ滑り状態検出方法で行われる接地長さの算出方法を説明する図である。

[図6]本発明のタイヤ滑り状態検出方法で特定される接地領域の一例を示す図であ

る。

[図7](a)～(e)は、本発明のタイヤ滑り状態検出方法において接地領域を特定する一例の方法を説明する図である。

[図8](a)及び(b)は、本発明のタイヤ滑り状態検出方法において接地領域を特定する他の方法の例を説明する図である。

符号の説明

[0018]

- 1 タイヤ
- 2 加速度センサ
- 3 受信機
- 4 アンプ
- 10 タイヤ滑り状態検出装置
- 12 データ取得部
- 14 第1信号処理部
- 16 変形量算出部
- 18 第2信号処理部
- 20 滑り領域特定部
- 22 データ出力部
- 24 CPU
- 26 メモリ
- 28 ディスプレイ

発明を実施するための最良の形態

[0019] 以下、本発明のタイヤ滑り状態検出方法及びタイヤ滑り状態検出装置について、添付の図面に示される好適実施例を基に詳細に説明する。

[0020] 図1は、本発明に係るタイヤ滑り状態検出方法を実施する本発明に係るタイヤ滑り状態検出装置の一例の構成を示すブロック図である。

図1に示すタイヤ滑り状態検出装置10は、タイヤ1のトレッド部における加速度の計測データを用いて、タイヤ1の接地領域における滑り状態を検出する装置である。タイヤ1のトレッド部の加速度は、タイヤ1の空洞領域のトレッド部の内周面に固定した

加速度センサ2で検知され、アンプ4で増幅された加速度の計測データである。加速度センサ2による計測データは、転動するタイヤに設けられた図示されない送信機から受信機3へ送信されてアンプ4で増幅されたデータである。例えば、タイヤに組まれたホイールに送信機を設け、加速度センサからのデータをこの送信機から受信機3へ送信してもよいし、加速度センサ2に別途送信機能を持たせ、加速度センサ2から受信機3へ送信するように構成してもよい。また、ホイールに加速度センサ2のデータを増幅するアンプを送信機とともに設け、受信機で受信したデータをタイヤ滑り状態検出装置10に供給する構成とすることもできる。

[0021] 加速度センサ2は、互いに直交する3方向の加速度であり、例えば、本願出願人が先に出願した特願2003-134727号(特開2004-340616号公報)に開示された半導体加速度センサが例示される。半導体加速度センサは、具体的には、Siウェハ外周枠部内にダイアフラムが形成されたSiウェハと、このウェハ外周枠部を固定する台座とを有する。このダイアフラムの一方の面の中央部に重錘が設けられ、ダイアフラムには複数のピエゾ抵抗体が形成されている。この半導体加速度センサに加速度が作用した場合、ダイアフラムは変形し、この変形によりピエゾ抵抗体の抵抗値は変化する。この変化を加速度の情報として検出できるようにブリッジ回路が形成されている。

この加速度センサをタイヤ内周面に固定することにより、転動中のタイヤのトレッド部に作用する加速度を計測することができる。

加速度センサ2は、互いに直交する3方向の加速度を検知する加速度センサであるが、この他にピエゾ圧電素子を用いた、互いに直交する3方向の加速度を検知する加速度ピックアップを用いてもよいし、歪みゲージを組み合わせて、互いに直交する3方向の加速度を検知する歪みゲージタイプの加速度ピックアップを用いてもよい。本発明においては、タイヤの幅方向の加速度と、タイヤのラジアル方向の加速度とを計測する、また、これに加えてタイヤの周方向の加速度を計測することができる加速度センサを用いればよい。

[0022] アンプ4で増幅された加速度の計測データが供給されるタイヤ滑り状態検出装置10は、データ取得部12、第1信号処理部14、変形量算出部16、第2信号処理部18、

滑り領域特定部20及びデータ出力部22を有する。これらの各部位は、コンピュータ上で機能するサブルーチンやサブプログラムが実行することで機能するように構成されている。すなわち、CPU24及びメモリ26を有するコンピュータ上でソフトウェアを実行し、上記各部位が機能することによってタイヤ滑り状態検出装置10が構成される。なお、第1信号処理部14及び変形量算出部16により接地領域特定部17が形成される。

また、タイヤ滑り状態検出装置10は、コンピュータの替わりに各部位の機能を専用回路によって構成した専用装置であってもよい。

[0023] データ取得部12は、アンプ4で増幅された少なくともタイヤ1回転分の加速度の計測データを入力データとして取得する部分である。アンプ4から供給されるデータは、アナログデータであり、このデータを所定のサンプリング周波数でサンプリングしてデジタルデータに変換する。デジタルデータのうち、タイヤのラジアル方向のデータを少なくとも含み、タイヤの周方向のデータを場合によっては含む加速度の計測データ(第1のデータ)は第1信号処理部14に供給される。タイヤの幅方向の加速度の計測データ(第2のデータ)は第2信号処理部18に供給される。

[0024] 第1信号処理部14は、タイヤのラジアル方向のデータを少なくとも含み、タイヤの周方向のデータを場合によっては含むデジタル化された加速度の計測データ(第1のデータ)から、タイヤの変形に基づく加速度の時系列データを抽出する部位である。第1信号処理部14では、第1のデータに対して平滑化処理を行い、この平滑化された信号に対して近似曲線を算出して背景成分1を求め、この背景成分1を平滑化処理された第1のデータから除去することにより、タイヤの変形に基づく加速度の時系列データを抽出する。

[0025] 変形量演算部16は、抽出されたタイヤの変形に基づく加速度の時系列データに対して2階の時間積分を行って変位データを求めることにより、タイヤの変形量を算出する部位である。タイヤの変形に基づく加速度の時系列データに対して時間に関する2階積分を行い、この後、2階積分して得られた変位データに対して近似曲線を算出して背景成分2を求める。この背景成分2を、変位データから除去することにより、タイヤの変形量を算出する。

[0026] 第2信号処理部18は、タイヤの幅方向のデジタル化された加速度の計測データ(第2のデータ)にフィルタリング処理、全波整流処理を施し、全波整流処理された第2のデータを用いてパルス列の生成を行う部位である。

[0027] 滑り領域特定部20は、変形量算出部16で得られたタイヤの変形量のデータから接地領域を特定するとともに、第2信号処理部18で生成されたパルス列を用いて特定された接地領域の範囲内で滑り領域を特定する部位である。

第1信号処理部14、変形量演算部16、第2信号処理部18及び滑り領域特定部20の具体的な処理は後述する。

[0028] データ出力部22は、検出された滑り領域の情報から、滑り領域の接地領域に対する比率を求めて数値化し、これに基づいて、横滑り挙動の発生限界までの余裕率等の情報を求め出力データとする部分である。得られた出力データは、ディスプレイ28に送られ、グラフ表示等に供される。

[0029] 図2は、このようなタイヤ滑り状態検出装置10にて行われるタイヤ滑り状態検出方法を示すフローチャートである。図3(a)～(d)及び図4(a)～(c)は、タイヤ滑り状態検出方法の各処理で得られる結果の一例を示している。これらの結果は、いずれも加速度センサ2のうち、タイヤのラジアル方向の加速度の計測データから、タイヤのトレッド部のラジアル方向の変形量を算出する場合の結果である。この例では、タイヤのラジアル方向の加速度の計測データを用いてタイヤのトレッド部のラジアル方向の変形量のみを算出して接地領域を特定するが、本発明では、タイヤの周方向の加速度の計測データから評価した周方向の変位を加えて接地領域を特定してもよい。

[0030] まず、アンプ4で増幅された加速度がデータ取得部12に供給され、所定のサンプリング周波数にてサンプリングされて、デジタル化した計測データが取得される(ステップS100)。

次に、取得された計測データのうち、第1のデータ(ラジアル方向の加速度の計測データ)は、第1信号処理部14に供給され、まず、フィルタによる平滑化処理が行われる(ステップS102)。図3(a)に示すように、第1信号処理部14に供給された第1のデータはノイズ成分が多く含まれるため、フィルタを用いた平滑化処理により、図3(b)に示すように滑らかなデータとされる。フィルタは、例えば、所定の周波数をカットオフ周

波数とするデジタルフィルタが用いられる。カットオフ周波数は、転動速度やノイズ成分によって変化するが、例えば転動速度が60(km/時)の場合、カットオフ周波数は、0.5~2(kHz)とされる。この他に、デジタルフィルタの替わりに、移動平均処理やトレンドモデル等を用いて平滑化処理を行ってもよい。

[0031] 図3(b)に示す時系列のグラフでは横軸を時間軸にするとともに、同時にタイヤの周上位置 θ (度)を表している。タイヤの周上位置 θ (度)は、図1に示すようなタイヤの接地面の中心位置($\theta = 180$ 度)に対して対向する点O(図1参照)を基準とする角度である。このような周上位置 θ (度)は、タイヤに記されたマークを図示されないマーク検知装置で検知することにより、マークの周上の位置と加速度センサ2の周上位置との相対位置関係から、転動中のタイヤの周上位置 θ (度)を定めることができる。

図3(b)において、接地面の中心位置は $\theta = 180$ 度、540度及び900度であり、タイヤの略3周分の加速度の計測データが示されている。

[0032] 次に、平滑処理された加速度の計測データから背景成分1が算出される(ステップS104)。

ラジアル方向の加速度の背景成分1は、タイヤの転動中の遠心力(向心力)の加速度成分及び重力加速度成分を含み(なお、周方向の加速度の背景成分においても、これらの成分を含み)、図3(c)に示す例では点線で示される。この背景成分1は、接地面の中心位置 $\theta = 180$ 度、540度及び900度のそれぞれを中心として、絶対値で0以上90度未満の角度の範囲を除いた周上の領域で加速度の計測データに近似するように求められる。

[0033] 背景成分1を具体的に説明すると、タイヤの周上の領域を、路面接地領域を含む第1の領域とこれ以外の第2の領域とに分け、第1の領域として、 $\theta = 90$ 度より大きく270度未満、450度より大きく630度未満、810度より大きく980度未満の領域を定める。第2の領域として、 $\theta = 0$ 以上90度以下及び270度以上360度以下、360度以上450度以下及び630度以上720度以下、720度以上810度以下及び990度以上1080度以下の領域を定める。背景成分1は、上記第2の領域中の複数の周上位置(θ 又は θ に対応する時間)を節点として用いて、予め定められた関数群、例えば3次のスプライン関数を用いて、第1の領域及び第2の領域のデータに対して最小二

乗法により第1の近似曲線を算出することによって求める。節点は、スプライン関数の局所的な曲率(屈曲性)を規定する横軸上の拘束条件を意味する。図3(b)の例では、図3(b)中の「△」で示される位置、すなわち $\theta = 10, 30, 50, 70, 90, 270, 290, 310, 330, 350, 370, 390, 410, 430, 450, 630, 650, 670, 690, 710, 730, 750, 770, 790, 810, 990, 1010, 1030, 1050, 1070$ 度における時間の位置を節点の位置として定めている。

[0034] 図3(b)に示すデータに対して、上記節点を有する3次のスプライン関数で関数近似を行うことにより、図3(c)において点線で示される近似曲線が算出される。

関数近似する際、第1の領域には節点はなく、第2の領域の複数の節点のみを用いて関数近似を行い、かつ関数近似に際して行う最小二乗法では重み係数を用いる。この重み係数は、第2の領域の重み係数を1とすると第1の領域の重み係数は0.01に設定されて、処理が行われる。このように背景成分1を算出する際、第1の領域の重み係数を第2の領域の重み係数に対して小さくし、かつ第1の領域に節点を定めないのは、第1の近似曲線を、主に第2の領域における加速度の計測データから算出するためである。第2の領域では、トレッド部の接地による変形が小さくかつその変形は周上で滑らかに変化するため、タイヤの転動中の加速度は遠心力(向心力)の加速度成分及び重力加速度成分が支配的である。これに対し、第1の領域では、タイヤのトレッド部は接地変形に基づいて大きくかつ急激に変化する。このため接地変形に基づく加速度成分が、タイヤの回転に基づく遠心力(向心力)の加速度成分及び重力加速度成分に比べて大きくなり、その変化も急激となる。すなわち、第2の領域の加速度の計測データは、概略、タイヤの転動中の遠心力(向心力)の加速度成分及び重力加速度成分であり、第2の領域の加速度の計測データを主に用いて第1の近似曲線を算出することで、第2の領域のみならず、第1の領域におけるタイヤの転動中の遠心力(向心力)の加速度成分及び重力加速度成分を精度よく推定することができる。

なお、図3(c)では、接地中心位置($\theta = 180, 540, 900$ 度)を中心として絶対値で0以上90度未満の角度の範囲を第1の領域としたが、本発明における第1の領域は、接地中心位置から少なくとも絶対値で0以上60度未満の角度の範囲を含むもの

であればよい。

[0035] 次に、算出された背景成分1を表す第1の近似曲線を、ステップS102で処理された加速度の計測データ(第1のデータ)から差し引くことで、第1のデータからタイヤの回転に基づく加速度成分及び重力加速度成分が除去される(ステップS106)。図3(d)には、除去後の加速度の時系列データが示されている。これにより、タイヤのトレッド部の接地変形に基づく加速度の成分を抽出することができる。

[0036] 次に、接地変形に基づく加速度の時系列データは、変形量算出部16において時間の2階積分が施され、変位データが生成される(ステップS108)。

なお、積分の対象となる加速度のデータには通常ノイズ成分を含むので、2階積分を行うとノイズ成分も同時に積分され、精度の高い変位データを求めるのはできない。図4(a)は、図3(c)の加速度の時系列データを時間に関して2階積分した結果である。図4(a)に示されるように、時間と共に変位が急激に増大していることが見られる。これは、積分の対象となる加速度の時系列データにノイズ成分を含み、2階積分により積算されていくからである。一般に、定常状態で転動するタイヤのトレッド部の注目する一点の変位を観察した場合、タイヤの回転周期を単位として周期的な変形を繰り返す。したがって、図4(a)に示すように時間と共に変形が増大することは通常ありえない。

そこで、時間の2階積分が施されて得られた変位データに対して、タイヤの回転周期を単位として周期的な変形を繰り返すように、以下の処理が行われる。

[0037] すなわち、ステップS104において背景成分1を算出した場合と同様に、変位データに含まれるノイズ成分を背景成分2として算出する(ステップS110)。

具体的に説明すると、タイヤの周上の領域を、路面との接地領域を含む第3の領域とこれ以外の第4の領域とに分け、第3の領域として、 $\theta = 90$ 度より大きく270度未満、450度より大きく630度未満、810度より大きく980度未満の領域を定め、第4の領域として、 $\theta = 0$ 以上90度以下及び270度以上360度以下、360度以上450度以下及び630度以上720度以下、720度以上810度以下及び990度以上1080度以下の領域を定める。背景成分2は、上記第4の領域中の複数の周上位置(θ 又は θ に対応する時間)を節点とし予め定められた関数群を用いて、第3の領域及び第4の

領域のデータに対して最小二乗法により第2の近似曲線を算出することによって求め
る。なお、第3の領域は、上述した第1の領域と一致する領域であってもよいし、異な
る領域であってもよい。また、第4の領域は、上述した第2の領域と一致する領域であ
ってもよいし、異なる領域であってもよい。節点は、上述したように、スプライン関数の
局所的な曲率(屈曲性)を規定する横軸上の拘束条件を意味する。図4(b)には、背
景成分2を表す第2の近似曲線が点線で示されている。図4(b)の例では、図4(b)中
の「△」で示される位置、すなわち $\theta = 10, 30, 50, 70, 90, 270, 290, 310, 330$
 $, 350, 370, 390, 410, 430, 450, 630, 650, 670, 690, 710, 730, 750, 77$
 $0, 790, 810, 990, 1010, 1030, 1050, 1070$ 度における時間の位置を節点の
位置として定めている。

[0038] 図4(a)に示す変位データに対して、上記節点を有する3次のスプライン関数で関
数近似を行うことにより、図4(b)において点線で示される第2の近似曲線が算出され
る。関数近似する際、第3の領域には節点はなく、第4の領域の複数の節点のみを用
いて関数近似を行う。関数近似に際して行う最小二乗法では、第4の領域の重み係
数を1とし、第3の領域の重み係数を0.01として処理が行われる。このように背景成
分2を算出する際、第3の領域の重み係数を小さくし、かつ第3の領域に節点を定め
ないのは、第4の領域における変位データを主に用いて背景成分2を算出するため
である。第4の領域では、トレッド部の接地による変形は小さくかつその変形は周上で
滑らかに変化するため、タイヤの変形量は周上で小さく、その変化も極めて小さい。
これに対して、第3の領域では、タイヤのトレッド部は接地変形に基づいて大きく変位
しつつ急激に変化する。このため、第3の領域では接地変形に基づく変形量は周上
で大きくかつ急激に変化する。すなわち、第4の領域におけるトレッド部の変形量は
第3の変形量と対比して概略一定を示す。これより、第4の領域の2階積分により得ら
れた変位データを主に用いて第2の近似曲線を算出することで、第4の領域のみなら
ず、接地領域を含む第3の領域におけるタイヤの転動中の変形量を精度よく求めるこ
とができる。

図4(b)には、第4の領域の変位データを主に用いて算出された第2の近似曲線が
点線で示されている。第4の領域では、第2の近似曲線は変位データ(実線)と略一

致している。

[0039] 次に、背景成分2として算出された近似曲線を、ステップS110で算出された変位データから差し引き、トレッド部の接地変形に基づく変形量の周上の分布が算出される(ステップS112)。

図4(c)は、図4(b)に示す変位信号(実線)から第2の近似曲算線(点線)を差し引くことにより算出される、トレッド部の接地変形に基づく変形量の分布を示している。

図4(c)は、トレッド部上の所定の測定位置が周上を回転して変位するときの3回転分の変形量の分布(3回の接地)を示している。接地のたびに変形量が変化していることが見られる。

最後に、図4(c)に示すトレッド部における変形量の時系列データについて時間に關して2階微分を行うことにより、図3(d)に示す加速度からノイズ成分が除去された、トレッド部の変形量に対応した加速度の時系列データ、すなわち、トレッド部の接地変形に基づく、ノイズ成分を含まない加速度の時系列データ(後述する図5(a)参照)が算出される(ステップS113)。

このようにして算出される変形量のデータ及びステップS113で求められたタイヤの変形に基づく加速度の時系列データは、滑り領域特定部20に供給されて、接地領域の特定に用いられる。

[0040] 次に、ステップS112で求められたタイヤの変形量のデータ及びステップS113で求められたタイヤの変形に基づく加速度の時系列データから、接地領域が特定される(ステップS114)。

[0041] 図5(a)は、接地領域の特定方法を示している。

まず、ステップS113によって抽出されたタイヤのトレッド部の接地変形に基づく、ノイズ成分を含まない加速度の時系列データにおいて、加速度が急激に変化して0を横切る点が2つ求められる。次に、求められた2つの点に対応する変位データ中の位置が求められ、この位置を図5(a)に示すように接地前端及び接地後端の位置とする。このように加速度の時系列データが急激に大きく変化する部分を、接地前端及び接地後端と定めることができるのは、トレッド部が回転して接地領域に進入するとき、または接地領域から出るとき、タイヤの回転による遠心力加速度成分が急激に変化

するからである。また、加速度の時系列データが0を横切る位置を明確に定めることができる。

[0042] なお、図5(a)中の下のグラフは、タイヤのラジアル方向及び周方向で表される極座標系から、タイヤの上下方向、前後方向で表される直交座標系に変えて書き表したグラフであり、接地により変形したタイヤの変形形状を示すグラフでもある。

上記例は、タイヤのラジアル方向の加速度を用いて得られるラジアル方向の変形量に基づいて接地領域を特定するものであるが、タイヤの周方向の加速度を用いて得られるタイヤの周方向の変形量に基づいて接地領域を特定することができる。接地領域において、周方向では、接地前端及び接地後端で互いに異なる方向に大きく変形することが知られており、この変形を利用して接地前端及び接地後端を定めることができる。

このような方法により特定される接地領域の接地長さは、タイヤの有限要素モデルを用いてシミュレーションを行ったときの接地長さと精度良く一致することが確認されており、したがって、接地領域は精度良く特定される。

[0043] また、図5(a)に示す方法に替えて、図5(b)に示す方法で接地領域を特定することもできる。

図5(b)は、タイヤの接地中心位置を原点としたときの、タイヤの前後方向位置をタイヤのトレッド部の外径Rで除算して規格化するとともに、タイヤの上下方向位置を外径Rで除算して規格化して、タイヤの変形形状を表したグラフである。図5(b)に示されるようにタイヤの変形形状における、上下方向の最下点からタイヤ上方向に一定距離 δ 離れた直線を横切る位置を接地前端に対応する規格化位置及び接地後端に対応する規格化位置とする。この規格化位置に外径Rを乗算することにより接地前端及び接地後端の位置を求めることができる。これによりタイヤの接地領域を特定することができる。

前端位置及び後端位置を定めるために用いる上記一定距離 δ は、例えば0.001～0.005の範囲にあることが好ましい。また、最下点から上方向にトレッド部が離れたときの距離の自乗値が所定の値を横切る位置を接地前端及び接地後端とすることもできる。例えば、上記所定の値は、0.00002(cm²)～0.00005(cm²)の範囲の値

であり、好適には0.00004(cm²)が用いられる。静止したタイヤに負荷する荷重を変えて接地長さを種々調べた測定結果と、上記方法により求めた接地長さの結果は極めて高い相関を示すことから、接地領域は精度良く特定されている。

図6は、図5(a)に示す方法により求められた接地領域の例を示している。図6中の太線の部分が接地領域を示している。

[0044] 一方、アンプ4から供給され、デジタルデータとされたタイヤの幅方向の加速度データ(第2のデータ)は、フィルタリング処理されて、高周波成分と低周波成分のデータに分離される(ステップS202)。

フィルタリング処理には、所定の周波数をカットオフ周波数とするデジタルフィルタが用いられる。カットオフ周波数は、転動速度やノイズ成分によって変化するが、例えば転動速度が60(km/時)の場合、カットオフ周波数は、0.5~2(kHz)とされる。この他に、デジタルフィルタの替わりに、移動平均処理やトレンドモデル等を用いて平滑化処理を行ってもよい。

図7(a)はタイヤの幅方向の加速度の計測データ(第2のデータ)の例を示し、図7(b)はフィルタリング処理により分離された低周波成分のデータを示す。図7(c)はフィルタリング処理により分離された高周波成分のデータを示す。

[0045] 次に、高周波成分のデータに対して全波整流が行われる(ステップS204)。図7(d)は、図7(c)に示す高周波成分のデータが全波整流された結果を示す。

さらに、この結果は、予め設定された基準値と比較され、基準値以上となったデータに対してパルスを発生してパルス列が形成される(ステップS206)。

[0046] 次に、ステップS114で特定された接地領域の情報と、ステップS206で求められたパルス列のデータから、接地領域中における滑り領域が特定される(ステップS208)。

滑り領域は、特定された接地領域の範囲内において、生成されたパルス列における所定の時間内のパルス数が既定数(所定の頻度数)を超える場合、その範囲を滑り領域と判定する。このように、滑り領域の判定は、第2のデータから所定の周波数範囲の高周波成分を求め、この高周波成分における振幅のレベルに基づいて行われる。

なお、上記所定の時間及び上記頻度数は、タイヤの転動速度によって変化するよう

に設定される。図7(e)には、滑り領域と判定された接地領域中の領域R_sが示されている。

このように、パルス列におけるパルス数の頻度によって滑り領域を特定できるのは、凝着領域では路面に対してタイヤのトレッド部が凝着するのに対し、滑り領域では路面に対してタイヤのトレッド部が滑るため微小振動が発生するからである。この微小振動の発生によって滑り領域を特定することができる。

[0047] また、滑り領域の特定は、パルス列を生成せず、ステップ202にてフィルタリング処理して得られた高周波成分に含まれる所定の周波数の範囲におけるパワー値が既定値を超えるか否かによって滑り領域の特定を行うこともできる。

具体的には、図7(c)に示す高周波成分を所定の時間区間ごとに区切り、各時間区間ごとに最大エントロピー法を用いて係数を求めるこにより、またウェーブレット変換を用いるこにより、またFFT(Fast Fourier Transformation)を用いるこにより、図7(c)のデータにおける各時間区間における周波数成分とスペクトルパワー値が求められる。図8(a)に示すグラフは、各時間御毎に周波数成分がどのように変化するか、スペクトルパワー値のレベルとともに記したスペクトグラムである。スペクトルパワー値が高いほど、グレイ濃度は濃くなっている。

このスペクトグラムにおいて、既に特定された接地領域の中から、予め設定された周波数範囲のスペクトルパワー値が既定値を超す領域を滑り領域として定める。図8(b)では領域R_sが滑り領域となる。このように、滑り領域を、予め設定された周波数範囲のスペクトルパワー値が既定値を超すか否かにより滑り領域を特定できるのは、滑り領域において発生する微小振動の周波数が概略定まっており、滑り領域でこの微小振動が大きくなるからである。

[0048] こうして求められた滑り領域は接地領域との間で長さが比較され、滑り領域の接地領域に対する比率が求められる。これに基づいて、横滑り挙動の発生限界までの余裕率等がデータ出力部22において求められる。得られた出力データは、ディスプレイ28に送られ、グラフ表示等に供される。

以上の方針によって得られる滑り領域の比率等の滑り状態の情報は、運転表示パネルに表示してドライバに提供することができる。また、車両の運動制御システムに提

供することもできる。このような利用のためには、効率よく短時間に情報を提供するために、各処理が高速に行われることが求められる。

このために、加速度センサ2をタイヤの周上に複数個設け、タイヤが1周しない間に、各加速度センサ2からの情報をつなぎ合わせて処理を行い、タイヤが1周する間に滑り状態の情報を出力するようにすることができる。

また、タイヤの幅方向に複数個の加速度センサ2を設けることにより、幅方向の各位置における滑り領域の状態を2次元情報として得て、細かく滑り状態の情報を出力することができる。

また、本発明における加速度の計測データは、トレッド部の内周面に貼り付けた加速度センサによる計測データのほか、タイヤ内部に埋め込んだ加速度センサによる計測データを用いることもできる。

産業上の利用可能性

[0049] 本発明では、タイヤのラジアル方向の加速度の計測データよりタイヤの接地領域を特定するので、この特定した領域を用いて、タイヤの加速度の計測データより接地領域内の滑り状態を効率よく特定することができる。その際、取得したタイヤの加速度の計測データ、好ましくはタイヤの幅方向の加速度の計測データから所定の周波数範囲の高周波成分を取り出し、この高周波成分における振幅のレベルに基づいて滑り領域を特定するので、滑り領域の特定が精度良くできる。また、高周波成分の振幅のレベルが基準値を超える頻度が所定の頻度数を超える領域を滑り領域と判定することにより、精度良くかつ効率的に滑り領域を特定することができる。この結果、タイヤの接地領域内の滑り領域の情報に基づいて横滑り挙動の発生を推定、予測し、この予測の情報を車両の運転表示パネルに表示することができる。

請求の範囲

[1] 路面上をタイヤが転動する際の、タイヤの接地領域における滑り状態を検出するタイヤ滑り状態検出方法であって、
転動中のタイヤのトレッド部におけるタイヤの加速度の計測データのうち、タイヤのラジアル方向の計測データを少なくとも含む加速度の計測データを、少なくともタイヤ回転1周分取得する取得ステップと、
取得したラジアル方向の計測データから、タイヤの変形に基づく加速度の時系列データを抽出するとともに、前記タイヤの変形に基づく加速度の時系列データに対して2階の時間積分を行って変位データを求めることにより、タイヤのトレッド部における変形量を算出し、算出した変形量から前記タイヤの転動中の接地領域を特定する接地領域特定ステップと、
特定された前記接地領域内において、前記取得ステップで取得した加速度の計測データより、滑り領域を特定する滑り領域特定ステップと、を有することを特徴とするタイヤ滑り状態検出方法。

[2] 前記滑り領域特定ステップでは、前記取得ステップで取得した加速度の計測データから所定の周波数範囲の高周波成分を取り出し、この高周波成分における振幅のレベルに基づいて前記滑り領域を特定する請求項1に記載のタイヤ滑り状態検出方法。

[3] 前記高周波成分の振幅のレベルが基準値を超える頻度が所定の頻度数を超えるとき、前記滑り領域と判定する請求項2に記載のタイヤ滑り状態検出方法。

[4] 前記滑り領域特定ステップでは、前記接地領域に対する前記滑り領域の比率を算出して、滑り状態を数値化する請求項1～3のいずれか1項に記載のタイヤ滑り状態検出方法。

[5] 前記接地領域特定ステップでは、前記タイヤのトレッド部の周上の領域を、路面との接地領域を含む第1の領域とこれ以外の第2の領域とに分け、前記第2の領域において前記ラジアル方向の計測データを近似することにより、前記第1の領域と前記第2の領域で定められた第1の近似曲線を算出し、前記ラジアル方向の計測データからこの第1の近似曲線を差し引くことにより、前記第1の領域及び前記第2の領域に

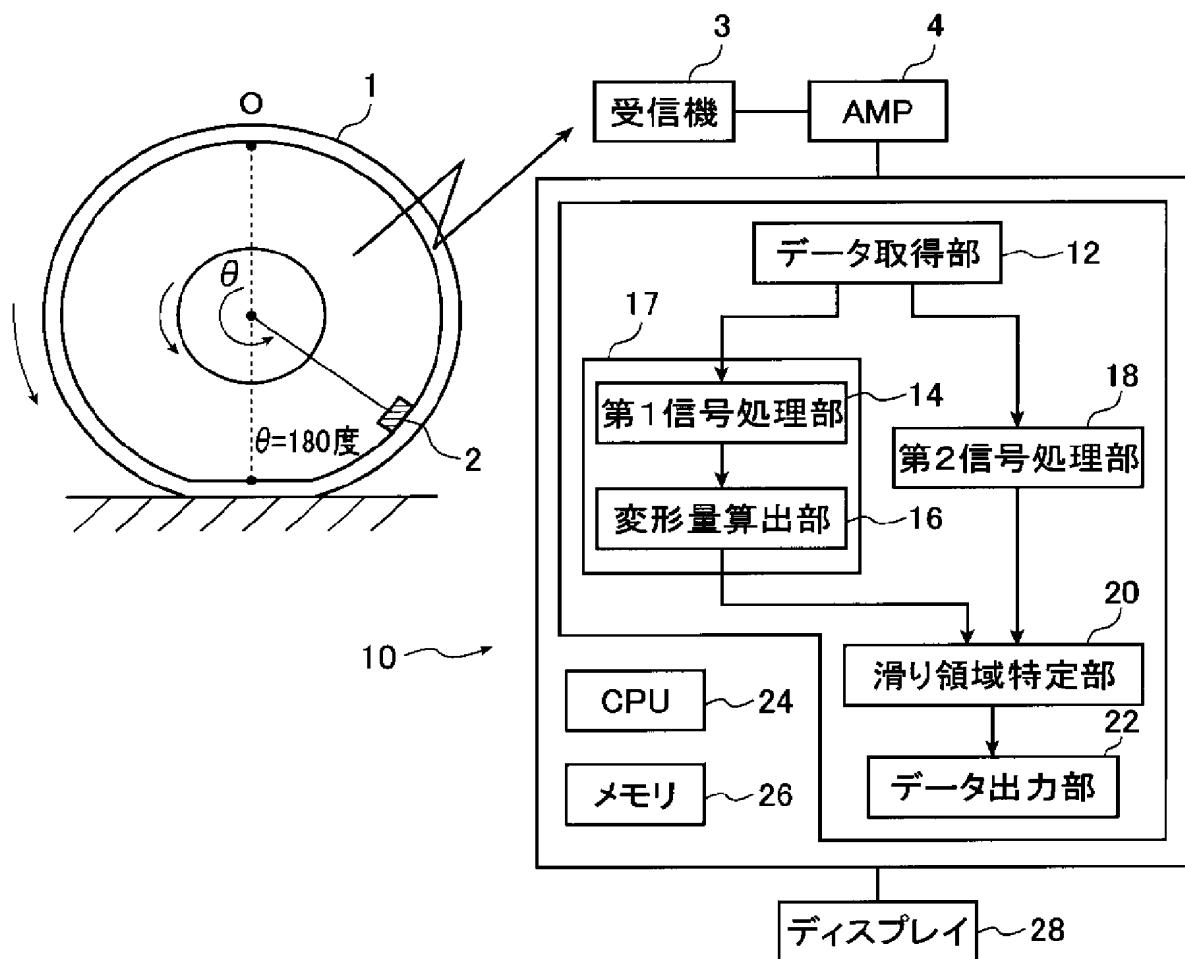
おけるタイヤの変形量に基づく加速度の時系列データを抽出するステップと、前記タイヤのトレッド部の周上の領域を、路面との接地領域を含む第3の領域とこれ以外の第4の領域とに分け、前記第4の領域において前記変位データを近似することにより、前記第3の領域と前記第4の領域で定められた第2の近似曲線を算出し、前記変位データの波形からこの第2の近似曲線を差し引くことにより、タイヤの変形量を算出するステップと、を有する請求項1～4のいずれか1項に記載のタイヤ滑り状態検出方法。

- [6] 前記第1の近似曲線は、前記第2の領域中の前記ラジアル方向の計測データの複数個のデータ点を節点として用いて、前記第2の領域に加えて前記第1の領域における前記ラジアル方向の計測データを近似した曲線である請求項5に記載のタイヤ滑り状態検出方法。
- [7] 前記第1の近似曲線は、前記第1の領域の前記時系列データと前記第2の領域の前記時系列データに重み係数を与えて算出したものであり、しかも、前記第1の領域の時系列データに比べて前記第2の領域の時系列データの重み係数を大きくして、前記第1の領域及び前記第2の領域における前記時系列データを近似した曲線である請求項5又は6に記載のタイヤ滑り状態検出方法。
- [8] 前記第2の領域及び前記第4の領域は、前記タイヤの接地領域の中心位置を基準として周方向の角度の絶対値が少なくとも60度以上の領域である請求項5～7のいずれか1項に記載のタイヤ滑り状態検出方法。
- [9] 前記第2の近似曲線は、前記第4の領域中の前記変位データの複数個のデータ点を節点とし、前記第4の領域に加えて前記第4の領域における変位データを近似した曲線である請求項5～8のいずれか1項に記載のタイヤ滑り状態検出方法。
- [10] 前記第2の近似曲線は、前記第3の領域における変位データと前記第4の領域における変位データに重み係数を与えて最小二乗法により算出したものであり、しかも、前記第3の領域における変位データに比べて前記第4の領域における変位データの重み係数を大きくして、前記第3の領域及び前記第4の領域における前記変位データを近似した曲線である請求項5～9のいずれか1項に記載のタイヤ滑り状態検出方法。

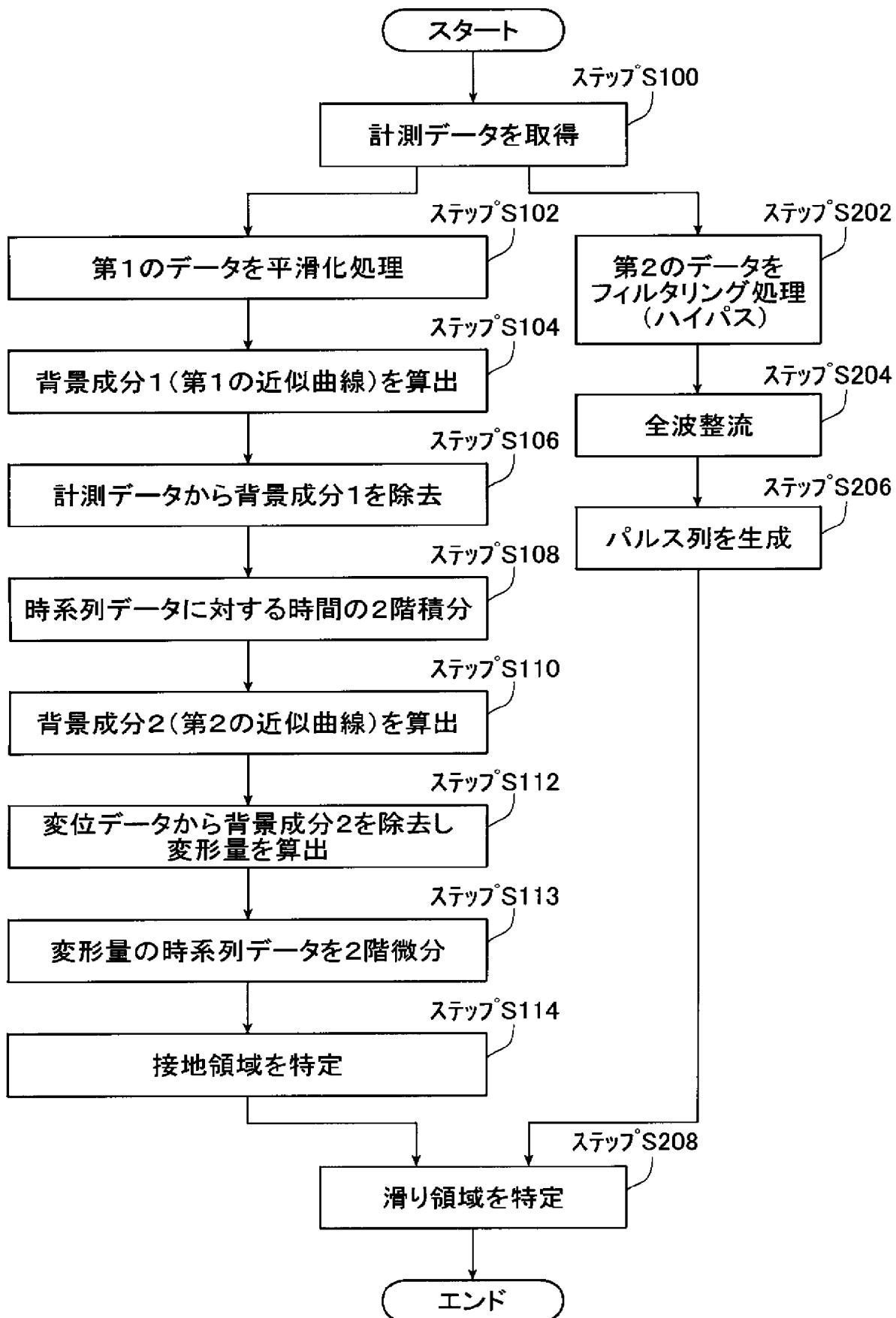
- [11] 前記加速度の計測データは、前記タイヤのトレッド部に加速度センサを配置して得られるデータである請求項1～10のいずれか1項に記載のタイヤ滑り状態検出方法。
- [12] 前記加速度センサは、タイヤのトレッド部の周上に、複数個配置した請求項11に記載のタイヤ滑り状態検出方法。
- [13] 前記加速度センサは、タイヤのトレッド部に、幅方向に複数個配置した請求項11に記載のタイヤ滑り状態検出方法。
- [14] 前記接地領域の特定は、タイヤの変形に基づく加速度の時系列データが加速度0を横切る2つの位置を求め、この2つの位置をタイヤの接地領域の前端及び後端に対応する位置として行う請求項1～13のいずれか1項に記載のタイヤ滑り状態検出方法。
- [15] 前記接地領域の特定の際に用いられるタイヤの変形に基づく加速度の時系列データは、算出されたトレッド部の変形量を時間に関して2階微分して得られた加速度の時系列データである請求項14に記載のタイヤ変形量算出方法。
- [16] 前記変位データからタイヤの変形形状を求め、このタイヤの変形形状におけるタイヤの最下点からタイヤ上方向に所定の距離離れた直線を横切る位置をタイヤの接地領域の前端及び後端の位置として前記接地領域を特定する請求項1～14のいずれか1項に記載のタイヤ滑り状態検出方法。
- [17] 路面上をタイヤが転動する際の、タイヤの接地領域における滑り状態を検出するタイヤ滑り状態検出装置であって、
 - 転動中のタイヤのトレッド部におけるタイヤの加速度の計測データのうち、タイヤのラジアル方向の計測データを少なくとも含む加速度の計測データを、少なくともタイヤ回転1周分取得するデータ取得部と、
 - 取得したラジアル方向の計測データから、タイヤの変形に基づく加速度の時系列データを抽出するとともに、前記タイヤの変形に基づく加速度の時系列データに対して2階の時間積分を行って変位データを求めることにより、タイヤのトレッド部における変形量を算出し、算出した変形量から前記タイヤの転動中の接地領域を特定する接地領域特定部と、
 - 特定された前記接地領域内において、前記データ取得部で取得した前記加速度

の計測データより、滑り領域を特定する滑り領域特定部と、を有することを特徴とする
タイヤ滑り状態検出装置。

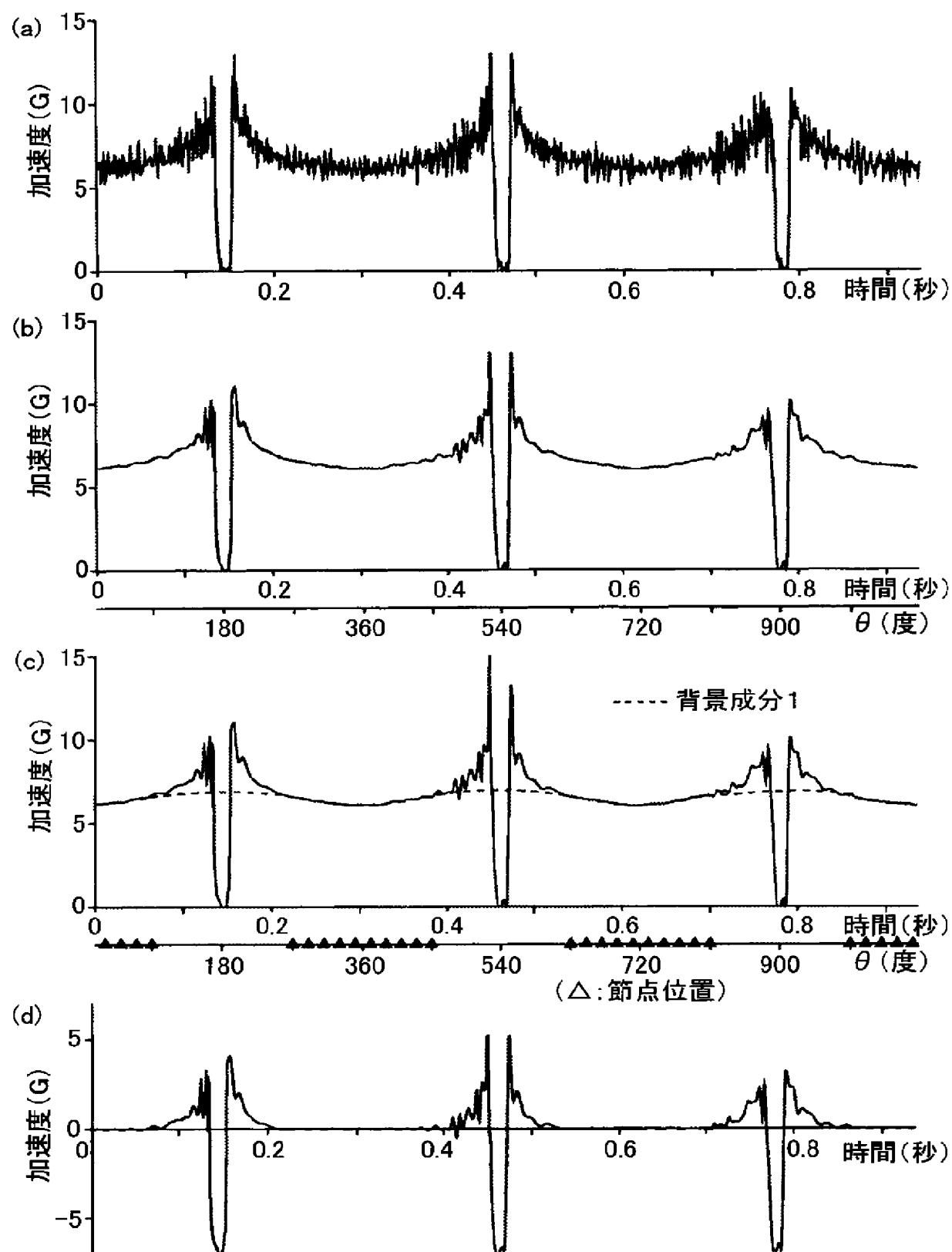
[図1]



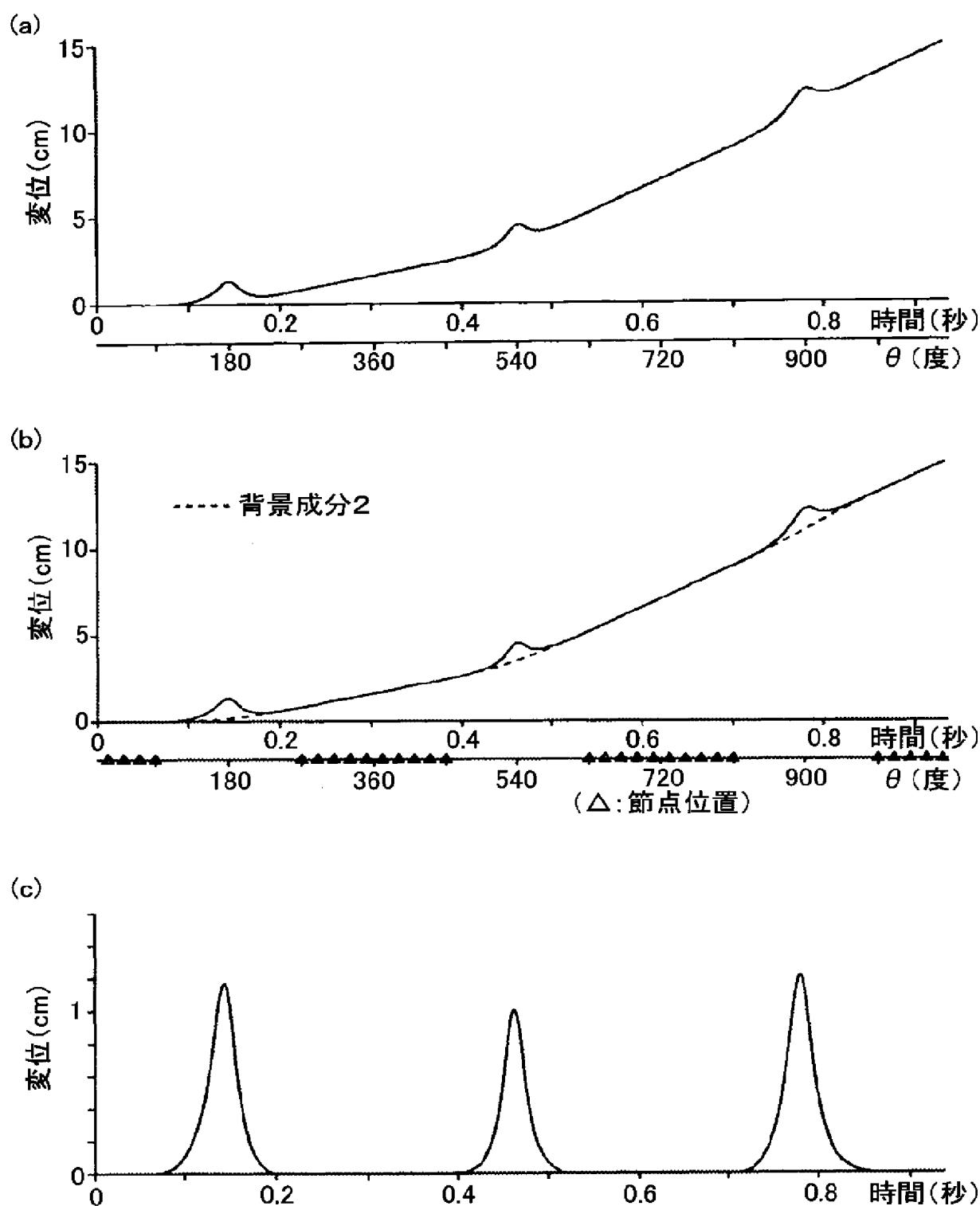
[図2]



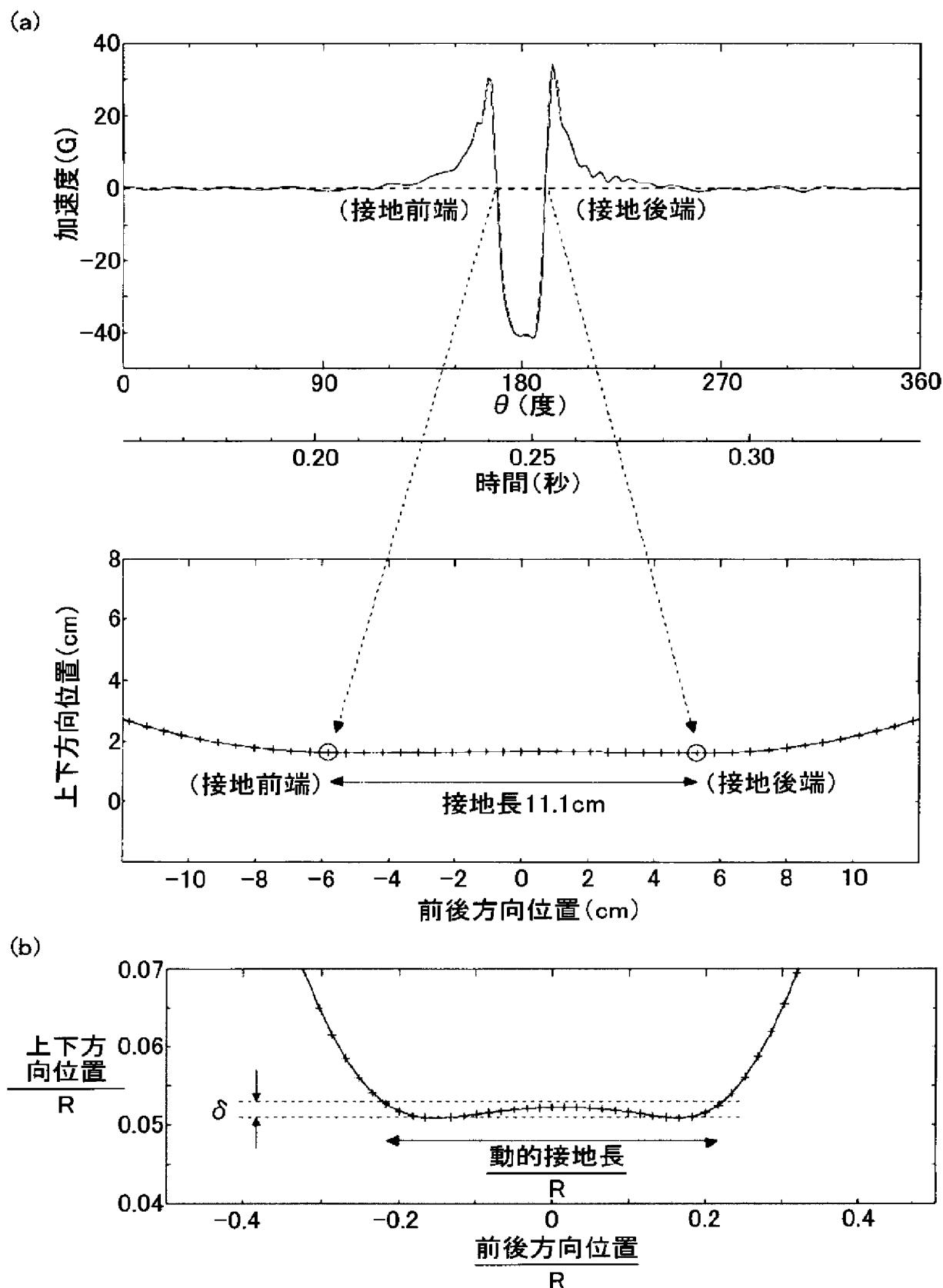
[図3]



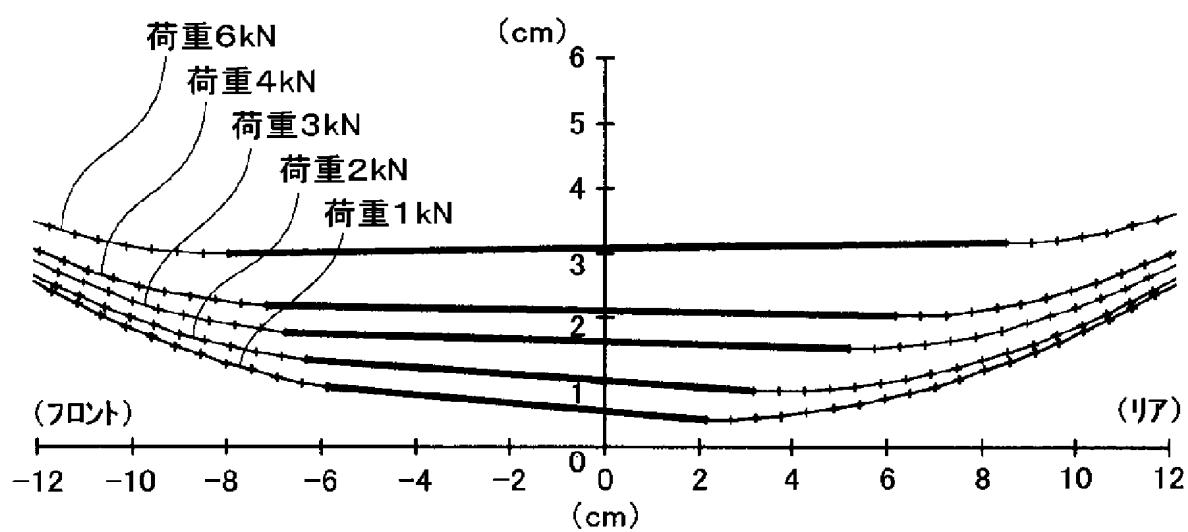
[図4]



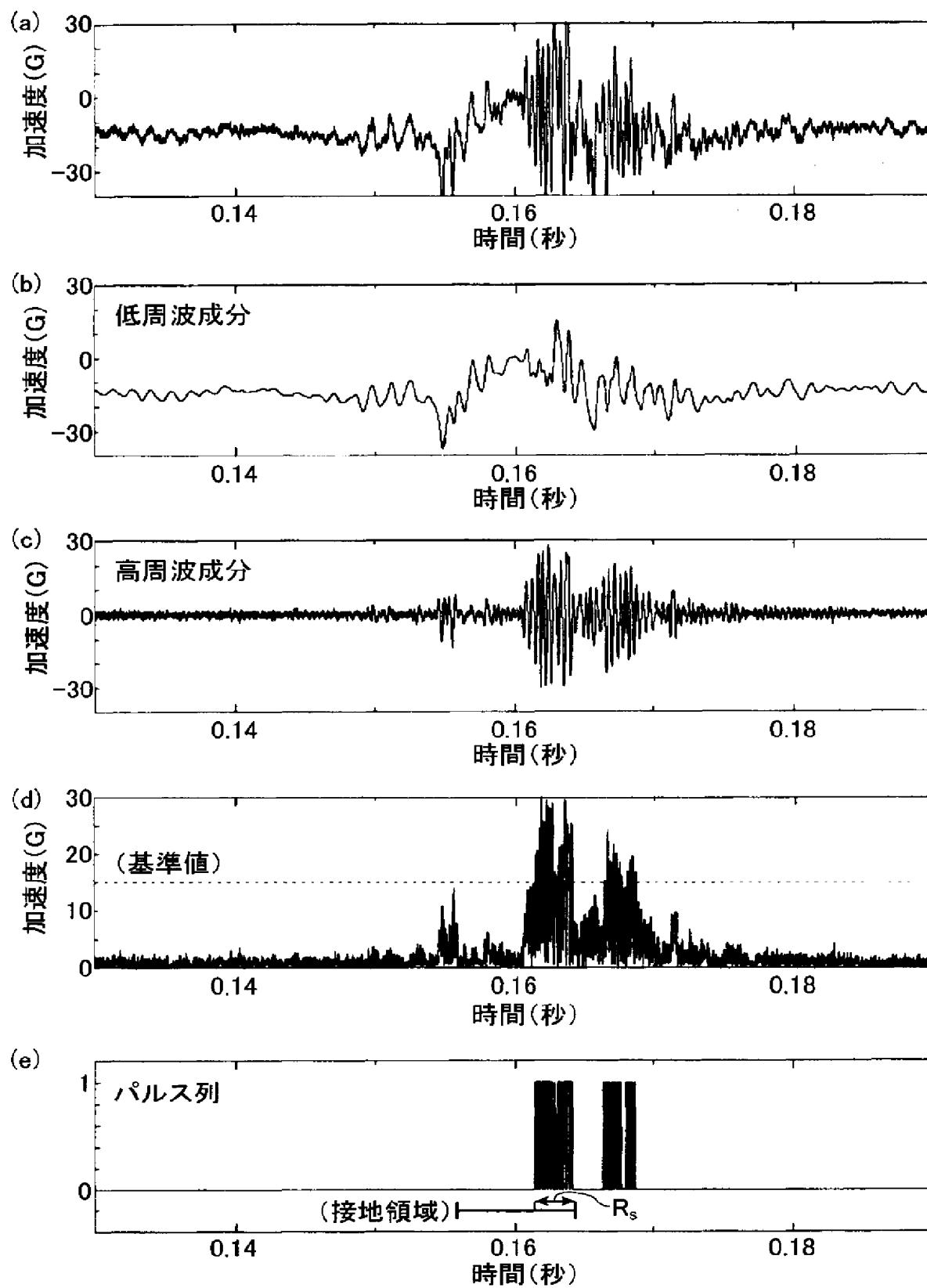
[図5]



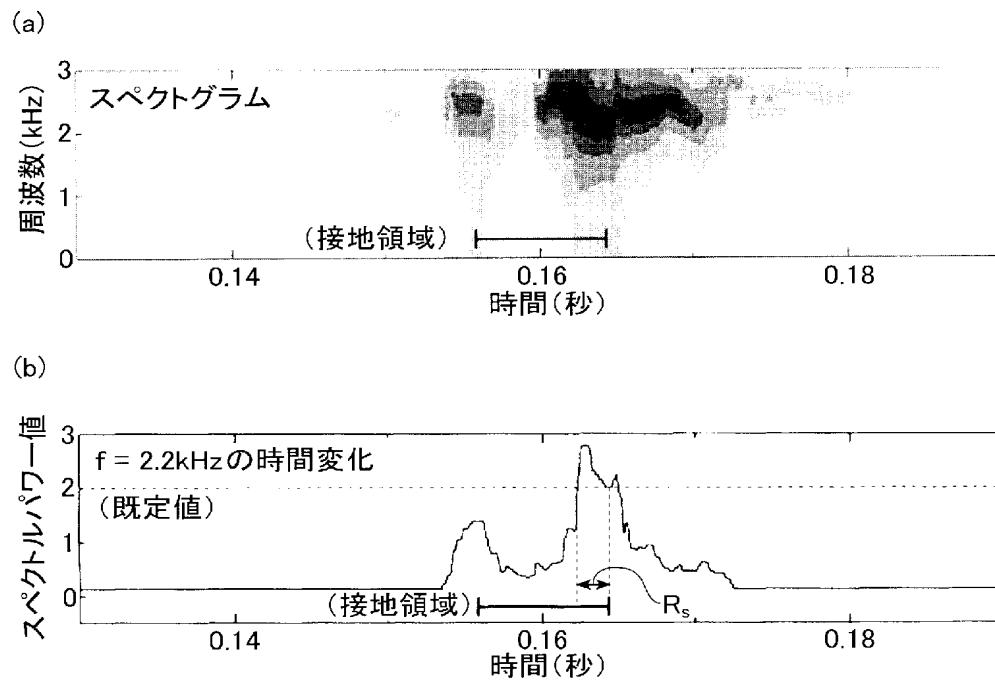
[図6]



[図7]



[図8]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2005/021368

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B60W40/06(2006.01), **B60C23/02**(2006.01), **B60R16/02**(2006.01)

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

B60W40/06, B60C23/02, B60R16/02, G01M17/02, G01B21/32

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Jitsuyo Shinan Koho	1922-1996	Jitsuyo Shinan Toroku Koho	1996-2006
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2006	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2006

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	JP 2002-340863 A (Toyota Central Research And Development Laboratories, Inc.), 27 November, 2002 (27.11.02), Figs. 1 to 16 (Family: none)	1-3, 11-17 4-10
A	JP 2003-182476 A (Bridgestone Corp.), 03 July, 2003 (03.07.03), Figs. 1 to 10 & US 2005/0085987 A1 & EP 1457388 A1 & WO 2003/053747 A & CN 1608012 A	1-17
A	JP 2001-108702 A (Toyota Motor Corp.), 20 April, 2001 (20.04.01), Figs. 5, 6 (Family: none)	1-17

Further documents are listed in the continuation of Box C.

See patent family annex.

* Special categories of cited documents:	"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance	"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date	"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)	"&" document member of the same patent family
"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means	
"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed	

Date of the actual completion of the international search
21 February, 2006 (21.02.06)

Date of mailing of the international search report
07 March, 2006 (07.03.06)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int.Cl. B60W40/06 (2006. 01), B60C23/02 (2006. 01), B60R16/02 (2006. 01)

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))

Int.Cl. B60W40/06, B60C23/02, B60R16/02, G01M17/02, G01B21/32

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報	1922-1996年
日本国公開実用新案公報	1971-2006年
日本国実用新案登録公報	1996-2006年
日本国登録実用新案公報	1994-2006年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
X A	JP 2002-340863 A (株式会社豊田中央研究所) 2002. 11. 27, 図 1-16 (ファミリーなし)	1-3, 11-17 4-10
A	JP 2003-182476 A (株式会社ブリヂストン) 2003. 07. 03, 図 1-10 & US 2005/0085987 A1 & EP 1457388 A1 & WO 2003/053747 A & CN 1608012 A	1-17
A	JP 2001-108702 A (トヨタ自動車株式会社) 2001. 04. 20, 図 5, 6 (ファミリーなし)	1-17

 C欄の続きにも文献が列挙されている。 パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの

「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの

「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)

「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献

「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの

「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの

「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の 1 以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの

「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

2 1 . 0 2 . 2 0 0 6

国際調査報告の発送日

0 7 . 0 3 . 2 0 0 6

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (I S A / J P)

郵便番号 1 0 0 - 8 9 1 5

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)

森本 康正

3 W 2 9 2 0

電話番号 0 3 - 3 5 8 1 - 1 1 0 1 内線 3 3 6 8